रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 40] नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 1999/वैशाख 31, 1921
No. 40] NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 1999/VAISAKHA 31, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 21 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/2/98-एन एम पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार नव मंगलूर पत्तन न्यास के दरमानों में 'यथामूल्य' शब्द की परिभाषा का संशोधन करने के लिए उनके आवेदन का निर्णय करता है।

मामला सं० टी ए एम पी/2/98-एन एम पी टी

नवमंगलूर पत्तन न्यास .....आवेदक

आदेश

(13 अप्रैल, 1999 को पारित)

यह मामला वर्तमान दरमानों में "यथामूल्य" शब्द की परिभाषा को संशोधित करने के लिए नवमंगलूर पत्तन न्यास (एम०एम०पी०टी०) से दिसम्बर,1997 में प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. विभिन्न पत्तन न्यासों के दरमानों में कार्गो संबंधित प्रभार सामान्यत: टनभार के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। तथापि, कुछ मदों के संबंध में उन्हें "यथामूल्य" दरों के रूप में निर्धारित की जाती हैं। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का दिनांक 22 अगस्त,97 का आदेश जारी होने से पहले एन एम पी टी के दरमानों में निर्यात और आयात के कार्गो के संबंध में "यथामूल्य" की परिभाषा निम्नप्रकार थी :-

"(i) 'निर्यातों' के संबंध में 'यथामूल्य' का अभिप्राय निर्यातों के बोर्ड पर्यन्त भाड़ा मूल्य से होगा।

(ii) 'आयातों' के संबंध में 'यथामूल्य' का अभिप्राय प्रवेश बीजक पर सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत आयात कार्गो के लागत बीमा भाड़ा मूल्य से होगा।"

3. जल-भूतल परिवहन मंत्रालय अन्य बातों के साथ-साथ सरकारी/सार्वजनिक क्षेत्रों के उपक्रमों के नियंत्रणाधीन कार्गो के समुद्री परिवहन की नीति और इसके कार्यान्वयन के संबंध में कार्यवाही करता है । सरकार द्वारा नियंत्रित कार्गो के लिए पोतवहन प्रबंध जल-भूतल परिवहन मंत्रालय में केन्द्रीकृत किए जाते हैं । फरवरी,1996 में जल-भूतल परिवहन मंत्रालय ने इस विषय पर अपने अनुदेशों की यह कहते हुए पुनरावृत्ति की थी की सरकार द्वारा नियंत्रित कार्गो की ढुलाई भारतीय पोतों द्वारा की जाएगी और इसके अतिरिक्त निर्यात को लागत बीमा भाड़ा तथा आयात को बोर्ड पर्यन्त भाड़ा के आधार पर अंतिम रूप दिया जाएगा । इस व्यवस्था की परिकल्पना इसलिए की गई थी कि भारतीय पोतों के अधिकतम उपयोग की व्यवस्था की जा सके और निर्यातों तथा आयातों के लिए भाड़ा और बीमा के रुपयों में भुगतान की व्यवस्था की जा सके और आयातों तथा निर्यातों दोनों के लिए भाड़ा और बीमा का रुपयों में भुगतान करने का प्रावधान किया जा सके जिससे विदेशी मुद्रा की बचत करने में सहायता प्राप्त होगी ।

4. दिनांक 27 फरवरी,96 के इस अनुदेश के आधार पर निर्यात और आयात दोनों के लिए कार्गो के मूल्य का आकलन करने के लिए कलकत्ता पत्तन न्यास ने 'यथामूल्य' की परिभाषा को संशोधित करने हेतु एक प्रस्ताव शुरू किया । इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा 22 अगस्त,97 को एक आदेश पारित किया गया था । आदेश की एक प्रति सभी महापत्तन न्यासों के अध्यक्षों को इस सलाह के साथ भेजी गई थी कि यदि वे ऐसा निर्णय करें तो उनके दरमानों में भी इसी प्रकार का संशोधन किया जा सकता है ।

5. परिणामतः एम एम पी टी ने 'यथामूल्य ' शब्द की परिभाषा के संबंध में निम्नलिखित संशोधन प्रस्तुत किए:-

(I) निर्यातो के संबंध में 'यथामूल्य' का अभिप्राय पोतवहन बीजक पर सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत निर्यातों के लागत, बीमा भाड़ा/ लागत और भाड़ा मूल्य से है ।

(II) आयातों के संबंध में 'यथामूल्य ' का अभिप्राय "प्रवेश बीजक " पर सीमाशुल्क द्वारा यथास्वीकृत आयातों के बोर्ड पर्यन्त भाड़ा/पोत पर्यन्त भाड़ा मूल्य से है ।

6. इस मामले के संबंध में एकत्र की गई समस्त सूचना/ब्यौरों/आंकड़ों के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण ने इस मामले को आज अपनी इस बैठक में अंतिम विचारण के लिए उठाया ।

7.1 यह महसूस किया गया कि जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के चार्टरिंग पक्ष द्वारा जारी एक परिपत्र के संदर्भ में प्रतिकूल आदेश पारित हो गया है । दिनांक 22 अगस्त,1997 का आदेश दो पहलुओं से दोषपूर्ण मालूम हुआ :-

(I) आदेश में यथा निर्धारण करने का प्रयास किए जाने के बावजूद भी सीमाशुल्क द्वारा आकलित मूल्य का संदर्भ देकर स्वतः प्रतिवादिता शुरू हुई ।

(II) सरकारी कार्गो से संबंधित कार्यवाही को विनियमित करने के प्रयास में आदेश से असावधानीवश निजी कार्गो के पोतवहन पर अप्रयोज्य प्रणाली लागू हो गई ।

7.2 यह भी महसूस किया गया कि प्रतिकूल आदेश से (और चार्टरिंग पक्ष का परिपत्र जिस पर यह आधारित था) ऐसी समस्या का निराकरण करने का प्रयास किया गया जो विद्यमान ही नहीं थी । वक्रोक्तिपूर्वक वस्तुतः प्रतिकूल आदेश से (परिहार्य) कठिनाईयां उत्पन्न हुई मालूम हुईं ।

8. तात्पर्य यह है कि ज०भू०प०मं० जिनके साथ इस विषय पर विचार-विमर्श किया गया था, भी इन अनुभूतियों से सहमत है ।

9. फलतः उक्त कारणोंवश यह प्राधिकरण एतद्द्वारा इस विषय पर अपने दिनांक 22 अगस्त,97 के आदेश का निरसन करता है और पुनः पूर्वस्थिति पर प्रत्यावर्तित करता है ।

10. परिणामतः प्राधिकरण के दिनांक 22 अगस्त,97 के आदेश के अनुरूप एम एम पी टी का दरमानों में संशोधन करने का प्रस्ताव निरस्त हो जाएगा ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/PP]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 21st May, 1999

No. TAMP/2/98-NMPT.—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Ports Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby decides the application of the New Mangalore Port Trust for amendment of definition of the expression 'ad valorem' in their Scales of Rates as in the Order appended hereto.

Case No.TAMP/2/98-NMPT

The New Mangalore Port Trust (NMPT) --- Applicant

ORDER

(Passed on this 13th day of April 99)

This case related to a proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) in December 97 to amend the definition of the expression 'ad valorem' in the existing Scale of Rates.

2. Cargo-related charges are generally prescribed on tonnage basis in the Scale of Rates of various Port Trusts. However, in respect of a few items, the rates are prescribed as 'ad valorem' rates. The definition of 'ad valorem' in respect of the export and import cargo in the Scale of Rates on NMPT prior to issue of the TAMP order dated 22 August 97 was as follows:

"(i). 'Ad valroem' in respect of exports shall mean FOB value of Exports,

(ii). 'Ad vaorem' in respect of imports shall mean CIF value of imports cargo, as accepted by the Customs on the Bill of Entry."

3. The Ministry of Surface Transport (MOST) deals inter alia with the policy and its implementation in respect of ocean transportation of the cargo under the control of Government / Public Sector Undertakings. The shipping arrangements for the Government controlled cargo are centralised in the Ministry of Surface Transport. In February 1996, the MOST reiterated its instructions on the subject by stating that Government controlled cargo shall be moved by the Indian vessels and further, exports shall be finalised on CIF basis and imports on FOB basis. This arrangement was envisaged so as to provide for optimum utilisation of Indian vessels and further provide for payment of freight and insurance in rupee terms, both for imports and exports, which will help in conservation of foreign exchange.

4. Based upon this instruction dated 27 February 96, a proposal was mooted by the Calcutta Port Trust (CPT) for amendment of the definition of 'ad

order thereon was passed by the Authority on 22 August 97. A copy of the order was sent to the Chairmen of all the Major Port Trusts for information with the advice that if they so decide a similar amendment can be introduced in their Scale of Rates also.

5. Consequently, the NMPT have come up with the following amendments in respect of the definition of the expression 'ad valorem':

(i). 'Ad valorem' in respect of exports shall mean CIF / C&F value of exports, as accepted by the Customs on Shipping bill.

(ii). 'Ad valorem' in respect of imports shall mean FOB / FAS value of imports as accepted by Customs on "Bill of Entry".

6. With reference to all the information / details / data collected in respect of this case, and based on a collective application of mind, this Authority took up this case for final consideration in its meeting today.

7.1. It was realised that the impugned order was passed with reference to a circular issued by the Chartering Wing of the MOST. The order dated 22 August 1997 was seen to be defective in two respects:

(i). Even as it sought to make a new prescription, the order introduced a self –contradiction by inviting reference to the value assessed by the Customs.

(ii). In seeking to regulate treatment in respect of Government cargo, the order inadvertently imposed an inapplicable system on shipments of private cargo.

7.2. It was also realised that the impugned order (and the Chartering Wing's circular it was based on) sought to remove a problem where none existed. In fact, ironically, the impugned order appeared to have caused (avoidable) difficulties.

8. Significantly, the MOST, with whom the subject was discussed, also agree with these perceptions.

9. In the result, and for the reasons given above, this Authority hereby cancels its order on the subject dated 22 August 97 and reverts to status quo ante.

10. The proposal of NMPT for an amendment of the Scale of Rates in line with the Authority's order dated 22 August 97 will consequently abate.

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT./III/IV/Exty./143/PP]

Printed by the Manager, Govt. of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064